

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

Le Championnat Historique Masters de Formule Un de la FIA («le Championnat») s'adresse à des voitures individuelles construites selon le règlement de Formule Un applicable entre 1966 et 1985, roulant dans leur spécification d'origine et utilisant des composants d'un type en période. Si les composants d'un type en période ne sont plus disponibles, il faut demander au délégué technique de la FIA son approbation expresse avant de pouvoir utiliser tout autre composant.

1 - Dispositions générales

Ce Championnat est réservé aux Pilotes.

Tous les Pilotes participant au Championnat doivent être des membres du Masters Racing Club ayant acquitté leur cotisation. Les inscriptions au Championnat seront acceptées à compter du 1er janvier 2014.

En tant qu'opérateur du Championnat et en accord avec le délégué technique de la FIA, Masters Historic Racing Ltd se réserve le droit d'accepter les engagements de voitures conformes à la spécification homologuée et à l'Annexe K, mais pour lesquelles les documents PTH FIA sont encore manquants. Toute voiture acceptée sur cette base apparaîtra dans une Classe «Invitation» et ne pourra pas marquer de points au Championnat. Une même voiture ne peut être acceptée plus de deux fois au titre de cette condition exceptionnelle pendant la durée du Championnat.

Tous les Pilotes, Concurrents et officiels participant au Championnat s'engagent, en leur nom, celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions, complétées ou modifiées, du Code Sportif International de la FIA («le Code») et de ses Annexes, y compris l'Annexe K, les Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats, Challenges, Trophées et Coupes de la FIA et à leurs Compétitions qualificatives courues sur circuits («les Prescriptions Générales») et le présent Règlement Sportif.

Le Championnat et chacune de ses Compétitions sont régis par la FIA conformément au présent Règlement. Par Compétition, on entend toute Compétition du Championnat inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA.

Chaque organisateur de Compétition, via son ASN, doit fournir à la FIA les informations indiquées dans le Règlement Particulier standard, au moins en anglais, au plus tard 2 (deux) mois avant la Compétition, ainsi qu'un programme détaillé et une copie de son certificat d'assurance responsabilité civile couvrant l'intégralité de la Compétition. Un numéro de visa sera alors émis par la FIA pour la Compétition concernée, sur la base de ces documents.

Lors des vérifications techniques de chaque Compétition, un Passeport Technique Historique de la FIA («PTH»), en cours de validité, doit être fourni par le Concurrent pour chaque voiture engagée. Tous les Concurrents doivent fournir une copie intégrale (sur papier ou digitale) de leur PTH avant leur première Compétition de la saison. Il relève de la responsabilité du Concurrent de transmettre à l'opérateur du Championnat la copie complète et la plus à jour du PTH.

2 - Voitures admissibles et classes

2.1 Voitures admissibles

Les voitures doivent être conformes au Règlement Technique pour les voitures de Formule Un en vigueur (voir Annexe X de l'Annexe K).

Les voitures utilisant les moteurs Cosworth DFV doivent être équipées d'un limiteur de régime réglé à 10'000 t/min.

Les voitures doivent être en conformité avec la procédure FIA des Tests de Condition de l'année en cours (voir Annexe III de l'Annexe K) et les certificats relatifs à ces Tests de Condition doivent être disponibles pour vérification lors de toute Compétition.

Les certificats pour les Tests de Condition des cellules de carburant doivent répondre à l'Article 9 du Règlement Technique stipulé à l'Annexe X de l'Annexe K de la FIA pour le Championnat en vigueur et être disponibles pour vérification lors de toute Compétition.

The FIA Masters Historic Formula One Championship («the Championship») is for individual cars built to the appropriate Formula One regulations between 1966 and 1985, running in their original specification and using components of a type used in period. Where components of a type used in period are no longer available, specific approval must be sought from the FIA technical delegate before any alternative components are used.

1 - General provisions

This Championship is reserved for Drivers.

All Drivers in the Championship must be fully paid up current members of the Masters Racing Club. Championship registration will be accepted from 1 January 2014.

As Championship operator and in agreement with the FIA technical delegate, Masters Historic Racing Ltd reserves the right to accept entries from cars that may comply with the correct homologated specification and Appendix K, but have yet to acquire FIA HTP papers. Any car that is accepted to race on this basis will be shown in an «Invitation» Class and will not be eligible to score any Championship points, and the same car cannot be accepted more than twice under this exceptional condition in the course of the Championship.

All Drivers, Competitors and officials participating in the Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and their agents, to observe all the provisions, as supplemented or amended, of the FIA International Sporting Code («the Code») and its Appendices, including Appendix K, the General Prescriptions applicable to all FIA Championships, Challenges, Trophies and Cups and to their qualifying Competitions run on Circuits («the General Prescriptions»), and the present Sporting Regulations.

The Championship and each of its Competitions are governed by the FIA in accordance with the Regulations. Competition means any Competition registered on the FIA International Sporting Calendar as forming part of the Championship.

Each Competition organiser, via its ASN, shall supply the information set out in the standard Supplementary Regulations to the FIA, at least in English, no later than 2 (two) months before the Competition, together with the detailed timetable and a copy of its Civil Liability insurance certificate covering the entire Competition. A visa number will then be issued by the FIA for the Competition concerned, based on these documents.

A valid FIA Historic Technical Passport («HTP») must be provided by the Competitor for each car entered, and produced at scrutineering for each Competition. All Competitors must submit a full copy (hard or electronic) of their HTP before their first Competition of the season. It is the Competitor's responsibility to ensure that the copy of the HTP held by the Championship operator is the current and complete copy.

2 - Eligible cars and classes

2.1 Eligible cars

The cars must comply with the requirements of the current Technical Regulations for Formula One cars (see Appendix X to Appendix K).

Cars using Cosworth DFV engines must have an engine rev limiter set at 10,000rpm.

Cars must comply with the FIA Condition Testing procedure of the current year (see Appendix III to Appendix K) and the certificates relating to the Condition Testing must be available for inspection at each Competition.

The certificates for the Condition Testing of fuel cells must respect Article 9 of the current Technical Regulations stipulated in Appendix X to the FIA Appendix K for the Championship and be available for inspection at each Competition.

publié le / published on 11.04.2014; application au / from: 11.04.2014

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

2.2 Classes

Classe Jackie Stewart	Voitures de Formule Un construites et ayant couru avant le 31/12/1972
Classe Emerson Fittipaldi	Voitures de Formule Un sans effet de sol, postérieures à 1972
Classe Patrick Head	Voitures de Formule Un à effet de sol, postérieures à 1972
Classe Niki Lauda	Voitures de Formule Un à fond plat, postérieures à 1972

3 - Calendrier des Compétitions

Il y aura un maximum de 9 Compétitions possibles comptant pour le Championnat, qui pourra comprendre deux courses par Compétition. Il n'y aura pas plus de 3 Compétitions par pays. Si, à l'issue de ce Championnat, 60 % des Compétitions n'ont pas été disputées, la FIA pourra refuser de décerner le titre.

Le calendrier proposé pour le Championnat 2014 est le suivant :

1	04-06 avril 2014	Circuit de Catalunya (ESP)
2	24-25 mai 2014	Brands Hatch GP (GBR)
3	04-06 juillet 2014	Brno (CZE)
4	25-27 juillet 2014	Silverstone GP (GBR)
5	08-10 août 2014	Nürburgring (DEU)
6	29-31 août 2014	Zandvoort (NLD)
7	19-21 septembre 2014	Spa-Francorchamps (BEL)
8	10-12 octobre 2014	Jerez (ESP)

4 - Caractéristiques des Compétitions

Les Compétitions peuvent s'étendre sur 2 ou 3 journées.

Les Compétitions sur 2 journées adopteront le format suivant : essais qualificatifs chronométrés et Course 1 le premier jour; Course 2 le second jour.

Les Compétitions sur 3 journées adopteront le format suivant : essais qualificatifs chronométrés le premier jour (plus éventuels essais libres); Course 1 le second jour et Course 2 le troisième jour.

Il y aura une séance d'essais qualificatifs chronométrés par Compétition d'une durée **programmée** de 20 minutes minimum et de 30 minutes maximum. Chaque course **aura sera programmée** pour une durée de 20 minutes minimum et de 30 minutes maximum.

Seules seront admises aux essais les voitures inscrites pour cette Compétition. Toutes les voitures d'une même classe participeront aux mêmes séances d'essais.

La grille de la Course 2 est formée en fonction du classement de la Course 1, les Pilotes ayant abandonné à la Course 1 prenant place au fond de la grille pour la Course 2 dans l'ordre du classement obtenu à la Course 1. Tout non-partant de la Course 1 sera autorisé à prendre le départ de la Course 2 à l'appréciation du directeur d'épreuve.

Toutes les courses du Championnat sont des courses en circuit disputées en deux parties, telles que définies à l'Article 20 du Code. Les contrôles techniques complets post-Compétition ne pourront être effectués tant que la Course 2 n'est pas terminée. Toutefois des vérifications techniques non intrusives pourront avoir lieu tandis que les voitures demeurent en conditions de Parc Fermé après les essais qualificatifs et la Course 1 de la Compétition. Le classement final sera basé sur le classement combiné de la Course 1 et de la Course 2.

Briefings des Pilotes :

Les briefings des Pilotes sont obligatoires sur toutes les Compétitions. Les organisateurs informeront les Pilotes de l'heure et de l'emplacement des briefings nécessaires dans les Instructions finales propres à la Compétition (*Final Event Instructions*) et dans le Règlement Particulier envoyés avant la Compétition. Les commissaires sportifs se réservent le droit d'imposer une amende de €125 en cas de non-participation à un briefing des Pilotes.

Exigences relatives aux circuits :

Les licences de piste devront être au moins du Degré 2 de la FIA.

Pour chaque Compétition, la FIA désignera :

- le président du collège des commissaires sportifs.
- un délégué technique.

2.2 Classes

Jackie Stewart Class	Formula One cars built and raced prior to 31/12/1972
Emerson Fittipaldi Class	Post-1972, non-ground effect Formula One cars
Patrick Head Class	Post-1972, ground effect Formula One cars
Niki Lauda Class	Post-1972, flat bottomed Formula One cars

3 - Calendar of Competitions

There will be a maximum of 9 possible Competitions counting towards the Championship, which will include two double-header races per Competition. There will be no more than 3 Competitions in any one country. If, at the outcome of this Championship, 60% of the Competitions have not been disputed, the FIA may refuse to award the title.

The proposed calendar for the 2014 Championship is as follows:

1	04-06 April 2014	Circuit de Catalunya (ESP)
2	24-25 May 2014	Brands Hatch GP (GBR)
3	04-06 July 2014	Brno (CZE)
4	25-27 July 2017	Silverstone GP (GBR)
5	08-10 August 2014	Nurburgring (DEU)
6	29-31 August 2014	Zandvoort (NLD)
7	19-21 September 2014	Spa-Francorchamps (BEL)
8	10-12 October 2014	Jerez (ESP)

4 - Characteristics of the Competitions

Competitions may take place over a 2-day format or a 3-day format.

Two-day Competition formats will have timed qualifying and Race 1 on Day 1, with Race 2 on Day 2.

Three-day Competition formats will have timed qualifying, and free practice if available, on Day 1, Race 1 on Day 2 followed the Race 2 on Day 3.

There will be one timed qualifying session per Competition, **lasting which shall be for a scheduled** minimum of 20 minutes and a maximum of 30 minutes. Each race shall be **scheduled for** a minimum of 20 minutes and a maximum of 30 minutes long.

During qualifying, only cars entered for that Competition shall be admitted onto the track. All cars of the same class shall practise in the same session.

The grid for Race 2 is formed from the classification of Race 1, and retirements from Race 1 shall take their places at the rear of the grid for Race 2 in the order of the classification of Race 1. Any DNS from Race 1 shall be permitted to start Race 2 at the discretion of the race director.

All Championship races are circuit races run in two parts, as defined in Article 20 of the Code. Full post-Competition technical checks may not be carried out until the completion of Race 2 of the Competition, however non-intrusive technical checks may take place while cars remain under Parc Fermé conditions following Qualifying and Race 1 of the Competition. The final classification will be based on the joint classification of Race 1 and Race 2.

Drivers' briefings:

Drivers' briefings are compulsory at all Competitions attended. Organisers will notify Drivers of the time and locations of the necessary briefings in the Final Event Instructions and the Supplementary Regulations sent out prior to the Competition. The stewards reserve the right to charge a fine of €125 for failure to attend a Drivers' briefing.

Track requirements:

Track licences must be at least FIA Grade 2.

For each Competition, the FIA will appoint:

- the chairman of the stewards' panel.
- a technical delegate.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

Le directeur d'épreuve doit être approuvé par la FIA. La FIA pourra également nommer un observateur, un délégué médical et/ou un délégué sécurité.

The race director must be approved by the FIA. The FIA may also appoint an observer, a medical delegate and/or a safety delegate.

Rôle du directeur d'épreuve :

Le directeur de course travaillera en liaison permanente avec le directeur d'épreuve. Le directeur de l'épreuve disposera des pleins pouvoirs pour les matières suivantes et le directeur de course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec l'accord exprès du directeur d'épreuve :

- a) contrôler le déroulement des essais et de la course, le respect de l'horaire et, s'il le juge nécessaire, soumettre toute proposition aux commissaires sportifs pour modifier les horaires conformément au Code ou au Règlement Sportif,
- b) arrêter toute voiture conformément au Code ou au Règlement Sportif,
- c) arrêter le déroulement des essais ou de la course conformément au Règlement Sportif s'il estime leur poursuite dangereuse et assurer que le nouveau départ s'effectue conformément à la procédure,
- d) la procédure de départ.

A chaque Compétition, des dispositions doivent être prises pour que toutes les voitures soient placées dans des garages situés dans les stands ou dans tout autre endroit approprié couvert et sûr.

Si le nombre d'engagements reçu dépasse le nombre des voitures autorisées à courir sur la piste, les organisateurs pourront décider de diviser la Compétition en deux étapes. Mais une même classe ne doit jamais être divisée en plus d'une course. Dans le cas où il y aurait un nombre trop élevé de voitures engagées pour une classe, les engagements dans les courses doivent être sélectionnés sur la base des temps aux essais.

Si le nombre d'engagements dans une course est excédentaire de plus de 20 % sur un circuit où il est impossible d'organiser une seconde course, les organisateurs doivent contacter le Secrétariat pour veiller à ce que la priorité d'engagement soit donnée aux Concurrents ayant déjà marqué des points ou ayant soutenu le Championnat en une occasion ou plus au cours de la saison.

Excepté à des fins de chronométrage, les communications radio entre les voitures et les stands sont interdites.

Toutes les voitures doivent être présentées aux vérifications techniques de chaque Compétition équipées d'un transpondeur de chronométrage standard AMB TranX 260, qui doit être correctement installé et compatible avec les systèmes standard pan-européens de chronométrage sur circuit. Ces transpondeurs relèvent de la seule responsabilité du Concurrent. Les Concurrents doivent fournir le numéro de série unique figurant sur le transpondeur à l'opérateur du Championnat au moment de la demande d'engagement.

Le Code de Conduite (Section 12) couvre certaines des pénalités pour les infractions sportives les plus communes. À des fins de clarification, toute pénalité en temps infligée peut être appliquée sous trois formes différentes :

- 1) L'ajout de temps au temps de course écoulé;
- 2) L'imposition d'une pénalité de passage par la voie des stands, auquel cas le Pilote doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la course sans s'arrêter;
- 3) L'imposition d'une pénalité **de en-temps-de-10-secondes («stop & go»)**, auquel cas le Pilote devra entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone désignée pendant au moins dix secondes et ensuite reprendre la course.

Si une des pénalités 2 ou 3 ci-dessus est infligée au cours des 10 dernières minutes, ou après la fin d'une course, le Pilote ne doit pas entrer dans la voie des stands mais **une pénalité en temps peut être ajoutée au classement final. 20-secondes-seront-ajoutées-au-temps-de-course-écoulé-du-Pilote-concerné-dans-le-cas-2)-ci-dessus-et-30-secondes-dans-le-cas-3).**

Au cas où les commissaires sportifs décideraient d'imposer une des pénalités prévues en 2) ou 3) ci-dessus, la procédure suivante sera appliquée :

Role of the race director:

The clerk of the course shall work in permanent consultation with the race director. The race director shall have overriding authority in the following matters and the clerk of the course may give orders in respect of them only with his express agreement:

- a) the control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the making of any proposal to the stewards to modify the timetable in accordance with the Code or Sporting Regulations,
- b) the stopping of any car in accordance with the Code or Sporting Regulations,
- c) the stopping of practice or the race in accordance with the Sporting Regulations if he deems it unsafe to continue and ensuring that the correct restart procedure is carried out,
- d) the starting procedure.

At each Competition, provision must be made for all cars to be located in pit garages or other suitable secure and covered accommodation.

If entries are received for more cars than are permitted to race on the track, the organisers may elect to run the Competition in two stages. However, a class must never be split over more than one race. Should there be too many cars entered for a class, race entries must be selected on the basis of practice times.

In the event of any race being oversubscribed by more than 20% at a circuit where there is no possibility of running a second race, organisers must liaise with the Secretariat to ensure that priority of entry is given to Competitors who have already scored points or who have supported the Championship on one or more occasions during the course of the season.

Except for time-keeping purposes, radio communications between cars and pits are forbidden.

All cars must be presented for scrutineering at each Competition complete with a standard AMB TranX 260 Timing transponder, which must be correctly fitted and compatible with standard pan-European race track timing systems. Such transponders are the sole responsibility of the competitor. Competitors must supply the unique serial number shown on the transponder to the Championship operator at the time of entry application.

The Code of Conduct (Section 12) covers some of the datum penalties for the most common sporting infringements. For the purpose of clarification, any time penalty imposed may be applied in three different forms:

- 1) The addition of time to the elapsed race time;
- 2) The imposition of a drive through penalty, in which Competition the Driver must enter the pit lane and re-join the race without stopping;
- 3) The imposition of a **stop & go 10-second time** penalty (**stop & go**), in which case the Driver must enter the pit lane, stop at the designated area for at least ten seconds and then re-join the race.

If either of the penalties referred to above numbered 2 and 3 are imposed during the last 10 minutes or after the end of a race, the Driver need not enter the pit lane but **a time penalty may be added to final result classification. 20-seconds-will-be-added-to-the-elapsed-race-time-of-the-Driver-concerned-in-the-case-of-2)-above-and-30-seconds-in-the-case-of-3).**

Should the stewards decide to impose either of the penalties referred to above numbered 2) or 3), the following procedure will be followed:

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

a) Les commissaires sportifs notifieront par écrit au Concurrent concerné la pénalité qui lui a été imposée.

b) À partir du moment où la décision des commissaires sportifs est notifiée au Concurrent, le Pilote concerné ne peut franchir la Ligne sur la piste plus de deux fois avant d'entrer dans la voie des stands et, dans le cas d'une pénalité relevant du point 3) ci-dessus, de se rendre dans la zone désignée où il devra rester pendant la durée de la pénalité.

c) Toutefois, sauf si le Pilote se trouvait déjà à l'entrée des stands pour effectuer sa pénalité, il ne pourra pas l'effectuer après le déploiement de la voiture de sécurité. Le nombre de fois que le Pilote franchit la Ligne derrière la voiture de sécurité sera ajouté au nombre de fois maximum qu'il peut franchir la Ligne sur la piste.

Tant que la voiture sera immobilisée dans la voie des stands en raison de la pénalité en temps, il ne pourra y être effectué aucun travail. Toutefois, en cas d'arrêt du moteur, celui-ci pourra être redémarré une fois écoulée la pénalité en temps.

d) Une fois écoulée la pénalité en temps, le Pilote pourra rejoindre la course.

e) Tout non-respect ou toute violation de ces exigences pourra entraîner l'exclusion de la voiture.

a) The stewards will give written notification of the penalty which has been imposed to the Competitor concerned.

b) From the time the stewards' decision is notified to the Competitor the relevant Driver may cross the Line on the track no more than twice before entering the pit lane and, in the case of a penalty under 3) above, proceeding to the designated area where the Driver shall remain for the period of the time penalty.

c) However, unless the Driver was already in the pit entry for the purpose of serving his penalty, the Driver may not carry out the penalty after the safety car has been deployed. The number of times the Driver crosses the Line behind the safety car will be added to the maximum number of times he may cross the Line on the track.

Whilst a car is stationary in the pit lane as a result of incurring a time penalty it may not be worked on. However, if the engine stops it may be started after the time penalty period has elapsed.

d) When the time penalty period has elapsed the Driver may rejoin the race.

e) Any breach or failure to comply with these requirements, may result in the car being excluded.

Dans des circonstances exceptionnelles, le directeur de course et le président du collège des commissaires sportifs désigné par la FIA peuvent choisir de modifier le présent Règlement avant que le Règlement Particulier ne soit approuvé.

5 - Licences

Les Pilotes et les Concurrents doivent être détenteurs d'une Licence FIA internationale de Compétition sur circuit de Degré C minimum valable pour l'année 2014 et délivrée par une ASN affiliée à la FIA.

Pour pouvoir participer à une Compétition, tout Pilote doit être en possession de l'autorisation préalable accordée par cette ASN si cette dernière n'est pas l'ASN organisant la Compétition (Article 3.9 du Code).

In exceptional circumstances, the race director and FIA appointed chairman of the stewards may elect to change the present Regulations before the Supplementary Regulations are approved.

5 - Licences

Drivers and Competitors must be in a possession of a circuit Competition Licence of at least FIA International Grade C, valid for 2014 and issued by an ASN affiliated to the FIA.

In order to participate in a Competition, a Driver must hold the authorisation previously granted by that ASN if it is not the one that is organising the Competition (Article 3.9 of the Code).

6 - Engagements

Les Pilotes ne peuvent engager à titre officiel qu'une seule voiture. Ils peuvent cependant désigner une voiture de réserve. Cette dernière ne pourra être utilisée que si la voiture engagée officiellement n'est pas utilisable en raison d'un accident ou de défauts mécaniques et est retirée par écrit de la Compétition. Pour pouvoir introduire la voiture de réserve en Course 1 ou Course 2, son Pilote devra avoir effectué à son volant au minimum trois tours de piste l'avoir conduite sur la piste pendant le nombre minimum de tours requis lors des essais libres ou qualificatifs de la Compétition. Si la voiture de réserve est utilisée lors des qualifications, elle occupera une position sur la grille en fonction du temps le plus rapide obtenu par le Pilote lors de cette séance. Si la voiture d'origine est remplacée par une voiture de réserve après les essais qualificatifs chronométrés mais avant la Course 1, elle prendra le départ de la Course 1 du fond de la grille et celui de la Course 2 en fonction de sa place obtenue en Course 1. Si la voiture originelle est remplacée par une voiture de réserve après la Course 1, elle prendra le départ de la Course 2 du fond de grille, derrière les voitures ayant abandonné en Course 1.

Formulaires d'engagement :

La date de clôture des engagements pour chaque Compétition sera fixée 7 jours avant la Compétition.

Les formulaires doivent être dûment complétés et accompagnés du paiement intégral des droits d'engagement. Les formulaires d'engagement reçus sans paiement ne seront traités qu'une fois que tous les engagements payés auront été pris en compte.

Remboursements :

Les droits d'engagement versés pour une Compétition pourront être remboursés aux Concurrents et Concurrents de réserve qui déclarent forfait auprès du bureau de l'opérateur du Championnat au moins 14 jours avant la Compétition concernée. Il ne sera procédé à aucun remboursement après. Le Secrétariat pour ce Championnat se trouve

6 - Entries

A Driver may only enter one car as his official entry. He may, however, nominate a reserve car. A reserve car may only be used if the official entry is unusable due to accident damage or mechanical malfunction and is withdrawn in writing from the Competition. For the reserve car to be permitted to participate in Race 1 or Race 2, its Driver must have driven it on the track for the minimum requirement of laps round at least three laps of the track during the free practice or qualifying sessions of the Competition. If the reserve car is used in qualifying, it will take a grid position based upon the fastest time set by the driver in that session. If the original car is replaced by a reserve car after timed qualifying but before Race 1 it will start Race 1 from the rear of the grid and Race 2 from the position set by the classification of Race 1. If the original car is replaced by a reserve car after timed qualifying but before Race 1 it will start Race 1 from the rear of the grid and Race 2 from the position set by the classification of Race 1. If the original car is replaced by the reserve car after Race 1 it will start Race 2 from the rear of the grid, behind any retirements from Race 1.

Entry forms:

The closing date for entries for each Competition shall be 7 days prior to that Competition.

Entry forms must be correctly completed and accompanied by full payment of entry fees. Entry forms received without payment will be processed only after all paid entries have been dealt with.

Refunds:

Individual refunds for Race Entry Fees may be offered to Competitors and reserves who notify the Championship operator's office of withdrawal at least 14 days prior to that Competition. No refund will be payable after this time.

The Secretariat for this Championship is:

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

au :

Rachel Bailey
Masters Historic Racing Ltd
The Bunker, Lower End Road, Wavendon, Milton Keynes.
MK17 8DA, UK
Tél. : +44 (0) 1908 587545
Fax : +44 (0) 1908 587009
E-mail : team@themastersseries.com

Rachel Bailey
Masters Historic Racing Ltd
The Bunker, Lower End Road, Wavendon, Milton Keynes,
MK17 8DA, UK
Tel.: +44 (0) 1908 587545
Fax: +44 (0) 1908 587009
Email: team@themastersseries.com

7 - Vérifications techniques et Parc Fermé

Il doit y avoir un minimum de trois commissaires techniques disponibles pour chaque Compétition et il pourra y avoir le délégué technique de la FIA, qui sera commissaire technique en chef de l'éligibilité. Le commissaire technique en chef nommé sera responsable devant le délégué technique de la FIA, s'il est présent, de l'éligibilité des voitures.

A la fin de chaque la séance d'essais chronométrés qualitatifs officielle et à la fin des Courses 1 et 2, toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites, si le délégué technique de la FIA le demande, sous la supervision des officiels dans un Parc Fermé où elles resteront 30 minutes au minimum après l'affichage des résultats provisoires ou jusqu'à ce que les commissaires sportifs ordonnent qu'elles soient libérées. Toute voiture classée qui sera incapable de franchir la Ligne et/ou de se rendre au Parc Fermé par ses propres moyens sera placée, aussitôt après cette incapacité, sous le contrôle exclusif des commissaires de piste et commissaires techniques qui, dès que cela sera possible, si le délégué technique de la FIA le demande, conduiront la voiture au Parc Fermé. Les voitures n'ayant pas été placées dans le Parc Fermé ne seront pas classées.

Le Parc Fermé doit être régi conformément aux Articles 2.5 et 20 du Code.

Carburant :

Le carburant doit être conforme à l'Article 252.9.1 de l'Annexe J de la FIA et à l'Annexe K de la FIA. L'utilisation d'additifs ajoutés à l'essence pour remplacer le plomb est autorisée à condition que ces derniers soient librement disponibles dans le commerce auprès des détaillants. Du plomb véritable peut également être ajouté si nécessaire mais ce n'est pas souhaitable. L'ajout de ces additifs ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON ni de celle de 102 RON. La teneur en plomb ne doit pas être supérieure à 0.4 g/l dans tous les cas (EN 237 ou ASTM D3237).

Conformément à l'Annexe J de la FIA, Article 252.9, les voitures peuvent utiliser du carburant de spécification FIA-AA Oil R5SR (100 RON/91 MON).

Les Concurrents doivent veiller à ce qu'un échantillon de carburant de trois litres puisse être prélevé de la voiture à tout moment pendant la Compétition.

Poids minimum :

Pendant une Compétition, lorsqu'une voiture a été sélectionnée pour être pesée, seul du carburant peut être enlevé de la voiture et aucune substance liquide, solide ou gazeuse ne peut être ajoutée.

Tous les poids et dimensions doivent être conformes à ceux indiqués à l'Article 19, Annexe X de l'Annexe K de la FIA.

Garde au sol :

La garde au sol minimale pour toutes les voitures s'applique en permanence pendant une Compétition et des tests de conformité peuvent avoir lieu à tout moment durant une Compétition.

Toutes les voitures doivent être soumises à un simple test de garde au sol destiné à vérifier que la garde au sol minimale de 40 mm est respectée à tout moment durant chaque Compétition, y compris lorsque le Pilote est assis, immobile dans la voiture, carburant et fluides prêts pour la course.

Les essais de conformité, dans le cadre desquels il doit être possible de faire passer un bloc de 40 mm de hauteur sous la voiture depuis n'importe quel côté, peuvent avoir lieu à tout moment de la Compétition.

Pneus :

Le pneu Avon de mélange A.11 est le pneu pour temps sec désigné pour le Championnat et le pneu Avon de mélange A15 est le pneu pour temps de pluie désigné pour le Championnat. Les voitures

7 - Scrutineering and Parc Fermé

There must be a minimum of three scrutineers available for each Competition; in addition there may be the FIA technical delegate, who will be chief eligibility scrutineer. The appointed chief scrutineer will be responsible to the FIA technical delegate, if present, for the eligibility of the cars.

At the end of the official qualifying timed practice session and at the end of Race 1 and Race 2, any all cars that has have crossed the finish line will shall be taken under the supervision of the officials to a Parc Fermé if requested by the FIA technical delegate, where they shall remain until at least 30 minutes after the posting of the provisional results or until the stewards order their release. Any classified car which is unable to cross the Line and/or to reach the Parc Fermé by its own means shall, forthwith upon such inability occurring, be placed under the sole and exclusive control of the marshals and scrutineers who shall, if requested by the FIA technical delegate, at the first convenient moment remove the car to the Parc Fermé. Cars which have not been put in the Parc Fermé shall not be classified.

The Parc Fermé must be kept in accordance with Articles 2.5 and 20 of the Code.

Fuel:

Fuel must be in accordance with FIA Appendix J, Article 252.9.1, and FIA Appendix K. Compounds, which are added to petrol to replace lead, may be added if freely available from commercial retailers. Actual lead may also be added if needed but it is not preferable. The addition of these compounds must not raise the octane value of the fuel beyond the limit of 90 MON nor of 102 RON. Lead content must not be greater than 0.4 g/l in any case (EN 237 or ASTM D3237).

All In accordance with FIA Appendix J, Article 252.9, cars may use AA Oil R5SR (100 RON/91 MON) FIA Specification race fuel..

Competitors must ensure that a three-litre sample of fuel can be taken from the car at any time during the Competition.

Minimum Weight:

During a Competition, when a car has been selected for weighing, nothing other than fuel may be removed from the car and no liquid, solid or gaseous substance may be added.

All weights and dimensions must comply with those stipulated in Article 19, Appendix X of FIA Appendix K.

Ground Clearance:

The minimum ride height for all cars applies at all times through an event and testing for compliance may take place at any time during any meeting.

All cars must pass a simple ground clearance test to show a minimum ride height of 40mm at all times during every Competition, including when the Driver is seated, stationary in the car, with fuel and fluids, ready to race.

Compliance testing, in which it must be possible to pass a block 40mm in height underneath the car from any side, may take place at any time during the Competition.

Tyres:

The Avon A.11 compound tyre is the nominated Championship dry weather tyre, Avon A15 for wet weather. Cars running in the Jackie Stewart Class, cars may run a hand-cut Avon A11 compound slick,

publié le / published on 11.04.2014; application au / from: 11.04.2014

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

courant dans la Classe Jackie Stewart peuvent être chaussées de pneus slicks Avon sculptés à la main de mélange A11 ou de pneus Dunlop sculptés de mélange CR82 Post-Historique.

Seul un train de pneus complet peut être désigné pour être utilisé lors de la séance d'essais qualificatifs officielle et les courses lors d'un même week-end de course. Il n'y a pas de restriction quant au nombre de pneus pour temps de pluie utilisés.

Les numéros de série uniques des pneus désignés seront enregistrés ou les pneus seront marqués individuellement par le délégué technique de la FIA avant le début de la séance d'essais qualificatifs officielle lors de chaque week-end de course.

Le remplacement de pneus crevés ou endommagés lors d'un week-end de course n'est possible qu'avec le consentement écrit préalable du délégué technique de la FIA. Tout pneu de remplacement doit provenir du lot de quatre pneus comportant des numéros de série enregistrés de cette manière lors de la manche précédente du Championnat. Pour la première manche du Championnat chaque année, quatre pneus usés peuvent être désignés et enregistrés en remplacement des pneus endommagés lors de cette manche uniquement.

Tout élément chimique permettant d'améliorer les performances des pneus est interdit.

Toute forme de chauffage statique des pneus, de conservation de la chaleur ou de refroidissement est interdite, à l'exception de la lumière directe du soleil et des conditions climatiques ambiantes.

Le mélange Avon A.11 est la seule spécification de pneu. Toutefois, les premières voitures de la Classe Stewart peuvent être chaussées de pneus slicks sculptés à la main, ou de pneus sculptés Dunlop. Seuls des pneus de course Avon à carcasse diagonale de sculpture standard «Classic Formula Wet» peuvent être utilisés par temps de pluie.

Les pneus intermédiaires optionnels ne sont autorisés dans aucune classe ; et les pneus slicks sculptés à la main ne sont autorisés pour aucune voiture autre que celles mentionnées ci-dessus, que ce soit lors d'un essai officiel, d'un essai qualificatif ou en course.

Un seul train de 4 pneus pour temps sec (ou 6 pneus pour Tyrrell P34 ou March 2-4-0) pourra être introduit pour une utilisation sur un week-end de course. Les pneus seront marqués par les commissaires techniques et aucun pneu pour temps sec autre que le train présenté et marqué pour utilisation lors de cette Compétition ne pourra être utilisé durant la Compétition. Le remplacement des pneus endommagés n'est possible que sur autorisation des officiels.

Aucun élément chimique permettant d'améliorer les performances des pneus ne doit être pulvérisé sur, ou ajouté aux pneus.

Les couvertures chauffantes pour pneus sont interdites. Toute méthode de chauffage des pneus, de conservation de la chaleur dans les pneus à l'arrêt, ou de refroidissement des pneus dans des températures ambiantes extrêmes, ou de préchauffage des pneus avant installation sur la voiture est interdite.

Systèmes de retenue frontale de la tête :

Le port d'un système de retenue de la tête approuvé par la FIA, conformément au Chapitre 3 de l'Annexe L, est obligatoire pour les voitures de Formule Un de la Période G et au-delà, sauf dérogation écrite de la Commission de Sécurité de la FIA.

Accessoires aérodynamiques :

Les accessoires aérodynamiques doivent être utilisés conformément à l'Annexe X de l'Annexe K de la FIA.

Arceaux de sécurité :

A l'exception des voitures dans lesquelles il fait partie intégrante du châssis (soudé ou riveté et scellé au châssis), l'arcade de sécurité ne doit pas être fabriqué dans un alliage d'aluminium. Les arceaux de sécurité fabriqués à partir d'un alliage d'acier ou de titane sont acceptés à condition qu'ils soient conformes à la conception d'origine et étayés selon les exigences de l'Annexe K, Article 5.13.

or Dunlop post Historic CR82 compound treaded tyres.

Only one complete set tyres may be nominated for use during the official qualifying session and races at any one race weekend. There is no restriction on the number of wet weather tyres used.

The unique serial numbers of the nominated tyres will be recorded, or the tyres will be individually marked, by the FIA Technical Delegate prior to the start of the official qualifying session at each race weekend.

Subsequent replacement of either punctured or damaged tyres during a race weekend is possible only with the written prior approval of the FIA Technical Delegate. Any replacement tyre must come from the batch of four tyres with serial numbers that were recorded in this manner at the previous round of the Championship. For the first round of the Championship each year, four used tyres may be nominated and recorded as replacements for damaged tyres at that round only.

Tyre adhesives and/or any form of performance enhancing chemicals are prohibited.

Any form of static tyre warming, heat retention or cooling is prohibited with the exception of direct sunlight and the ambient weather conditions.

The Avon A.11 compound tyre is the sole tyre specification. However, early cars in the Stewart Class may run hand-cut slicks if preferred, or a Dunlop treaded tyre. For wet weather use only Avon cross ply race tyres of the standard «Classic Formula Wet» pattern may be used.

There is no permitted optional intermediate tyre for any class; neither may any form of hand-cut slick tyre be permitted for any cars, other than those mentioned above, in any official practice, qualifying session or race.

Only one set of 4 dry-weather tyres (or 6 tyres for Tyrrell P34's or March 2-4-0) may be introduced for use at any one race weekend. Tyres will be marked by the scrutineers and no dry-weather tyres, other than the set introduced and marked for use at that Competition, may be used during the Competition. Replacement of damaged tyres is possible only with the permission of officials.

«Tyre adhesives» or any type of performance-enhancing chemicals may not be sprayed on, or added to, any tyre.

Tyre warmers are prohibited. Absolutely no method of warming tyres, or of retaining heat in tyres while stationary, or of cooling tyres in extreme ambient temperatures, or of pre-heating tyres prior to fitment on the car, is permitted.

Frontal Head Restraint systems:

The wearing of an FIA-approved head restraint system, in accordance with Chapter 3 of Appendix L, is mandatory for Formula 1 cars of Period G and onwards, unless a written waiver has been granted by the FIA Safety Commission.

Aerodynamic Aids:

Aerodynamic aids must be used as per Appendix X of FIA Appendix K.

Roll-over bars:

With the exception of cars in which the roll-over bar is an integral part of the chassis (i.e. welded or riveted and bonded to the chassis), the roll-over bar must not be made from aluminium alloy. Roll-over bars made from steel or titanium alloy are acceptable, provided they are to the original design and are braced according to the requirements of Appendix K, Article 5.13.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

Acquisition de données :

Durant l'épreuve officielle, les voitures peuvent utiliser des systèmes d'acquisition de données pour contrôler le régime moteur, la pression de l'huile, la température de l'huile, la température de l'eau, la pression du carburant et le mouvement du véhicule. La vitesse du véhicule peut être enregistrée soit par GPS soit en utilisant un capteur de vitesse des roues avec fil à condition qu'il ne soit pas connecté à une roue motrice.

Aucune autre forme d'acquisition de données sur le pilote/châssis n'est autorisée, y compris sans s'y limiter toute forme de potentiomètre de papillon, frein, direction, charge aérodynamique ou de suspension, à tout moment durant une séance d'essais officielle, une séance de qualification ou une course.

Les caméras sont autorisées (2 caméras maximum, dans le périmètre de la voiture) et peuvent enregistrer la vitesse du véhicule.

Aucune forme d'ordinateur portable ou autre ordinateur ne peut être utilisée dans la voie des stands ou sur le mur des stands à tout moment.

Toutes les données enregistrées doivent être mises à la disposition du délégué technique sur demande à tout moment entre le départ des séances de qualification officielles et l'annonce des résultats finaux.

Les voitures doivent conserver un tableau de bord de style de la période lorsque possible et aucune forme d'instrumentation/ d'affichage n'est autorisée sur le volant de direction.

L'acquisition des données moteur uniquement est autorisée sur les voitures pour permettre un contrôle plus étroit des paramètres de gestion du moteur (régime, pression d'huile, température de l'huile, température de l'eau et pression de carburant):

Aucun ordinateur portable ou autre ordinateur ne peut être utilisé par les équipes dans la voie des stands, sur le mur des stands ou dans les garages une fois que les voitures ont été soumises aux vérifications techniques pour un week-end de course. Tout système monté à des fins d'essais doit être doté d'une carte de données amovible, ou dispositif similaire, afin d'éliminer de manière indéniable l'utilisation d'ordinateurs.

Aucune forme d'enregistrement Pilote/châssis ne peut être utilisée, que ce soit pour l'acquisition d'informations techniques depuis la voiture ou à d'autres fins, à tout moment ou dans toute partie d'une Compétition officielle, lors d'essais officiels, des qualifications ou de la course.

Toutes les équipes doivent pouvoir démontrer au délégué technique que les dispositifs d'enregistrement Pilote/châssis, capteurs de roues et systèmes GPS y compris, ont été complètement déconnectés au début du week-end de course.

Les volants de direction ne doivent pas utiliser de technologie électronique intégrée post-période.

8 - Procédure de départ

Toutes les Compétitions seront à départ lancé.

Le signal de départ sera donné au moyen de feux. Pendant le départ d'une course, le mur des stands doit être libre de toute personne, à l'exception des personnes dûment autorisées et portant les laissez-passer appropriés.

La voie des stands sera ouverte au moment où est montré le panneau indiquant dix minutes avant le départ de la course et sera fermée au moment où est montré le panneau cinq minutes indiquant le début du compte-à-rebours ou 30 secondes après que la dernière voiture a quitté la voie des stands, si cela intervient plus tôt. Les voitures quitteront les stands pour effectuer un seul tour de reconnaissance du circuit jusqu'à la grille. À la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.

Toute voiture entrant dans les stands après un tour de reconnaissance ou qui se trouve toujours dans les stands lorsqu'est fermée la voie des stands pourra prendre le départ depuis les stands, mais uniquement sous la direction des commissaires de piste. Elle ne pourra être conduite à la sortie des stands qu'avec le Pilote au volant. Si la sortie des stands est située juste derrière la Ligne, les voitures pourront rejoindre la course

Data Acquisition:

During the official Competition, cars may use data acquisition systems to monitor engine rpm, oil pressure, oil temperature, water temperature, fuel pressure and vehicle movement. Vehicle speed may be recorded by either GPS or the use one wired wheel speed sensor providing it is not connected to any engine driven wheel.

No other form of driver/chassis data acquisition may be permitted, including but not limited to any form of throttle, brake, steering, aerodynamic or suspension load potentiometers, at any time during any official practice, qualifying session or races.

Cameras are permitted (maximum 2 cameras, inside the perimeter of the car) and may record vehicle speed.

No form of laptop, or other computer, may be used in the pit lane or on the pit wall at any time.

Any recorded data must be made available to the Technical Delegate upon requested at any time between the start of official qualifying and the final results being declared.

Cars should maintain period style dash where ever possible and no form of instrumentation/display is permitted on the steering wheel.

Cars may use engine-only data acquisition to allow the closer monitoring of engine management parameters (rpm, oil pressure, oil temperature, water temperature and fuel pressure):

No form of laptop, or other computer, may be used by teams in the pit lane, on the pit wall or in the garages once the cars have been scrutineered for a race weekend. It is required that any system fitted for testing purposes has a removable data card, or similar device, to demonstrably eliminate such use of computers.

No form of Driver/chassis logging may be used, whether to acquire technical information from the car or for other purposes, at any time or in any part of an official Competition, in official practice, qualifying or racing.

All teams must prove to the technical delegate that any Driver/chassis logging equipment, including wheel sensors and GPS devices, has been fully disconnected at the start of a race weekend.

Steering wheels must not employ built-in post-period electronic technology.

8 - Starting procedure

All Competitions shall have rolling starts.

The starting signal will be given by means of lights. During the start of a race, the pit wall must be kept completely free of people, with the exception of properly authorised persons wearing the appropriate passes.

The pit lane will open at the time of showing of the board signalling ten minutes before the start of the race and close at the showing of the Five-minute board marking the start of the countdown or 30 seconds after the last car leaves the pit lane, whichever is sooner. The cars will leave the pits to cover a single reconnaissance lap around the circuit to the grid. At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped.

Any car which enters the pits after a reconnaissance lap or which is still in the pits when they close may start from the pits, but only under the direction of the marshals. It may be moved to the pit exit only with the Driver in position. Where the pit exit is immediately after the Line, cars will join the race when the whole field has passed the pit exit on its first

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

une fois que l'ensemble du plateau aura passé la sortie de la voie des stands lors de son premier tour de course. Si la sortie des stands se trouve juste devant la Ligne, les voitures pourront rejoindre la course dès que l'ensemble du plateau aura traversé la Ligne après le départ.

L'approche du départ sera annoncée par des panneaux présentés dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant le départ. Chacun de ces panneaux sera accompagné d'un signal sonore et aura la signification suivante :

- a) Panneau cinq minutes : début du compte à rebours (plus aucun changement de pneus sur la grille ne peut être entrepris après la présentation de ce panneau).
- b) Panneau trois minutes.
- c) Panneau une minute : Fin de toute opération entreprise sur la voiture. Les moteurs seront démarrés, les Pilotes assis dans leur voiture. Le personnel technique des équipes devra ensuite quitter la grille.
- d) Panneau trente secondes : 30 secondes après ce panneau, un drapeau vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les voitures doivent entamer un tour de formation en restant dans l'ordre de la grille de départ, le Pilote de tête en pole position. Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant le tour de formation et les voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible. Les dépassements sont autorisés uniquement pour maintenir la formation.

Tout Pilote dans l'incapacité de prendre le départ du tour de formation doit le signaler (en levant le bras). Après que toutes les autres voitures auront pris le départ de leur tour de formation, ses mécaniciens pourront pousser la voiture sur la piste pour démarrer le moteur sous la supervision des commissaires de piste. La voiture pourra ensuite commencer son tour de formation, sans toutefois dépasser toute autre voiture en mouvement. Si elle ne démarre pas après une première tentative, elle doit être poussée à l'entrée ou vers la voie des stands (tel qu'indiqué par le directeur d'épreuve lors du briefing des Pilotes) où les mécaniciens pourront tenter de la démarrer.

Les voitures seront précédées d'une Voiture-Pilote («Pace Car») et suivies d'une voiture d'intervention. A la fin du tour de formation (ou, le cas échéant, à la fin du dernier tour de formation), la Voiture-Pilote se retirera devant la Ligne et à ce moment, la voiture qui a obtenu la pole position doit rouler à la même vitesse et les autres voitures doivent maintenir leur position jusqu'au signal de départ. Dès l'extinction des feux, les voitures pourront accélérer, mais ne pourront pas dépasser tant qu'elles n'auront pas franchi la Ligne.

A la fin du tour de formation, si les conditions le requièrent, le directeur d'épreuve ordonnera à la Voiture-Pilote d'effectuer un ou plusieurs tours de formation supplémentaires. Si tel devait être le cas, le départ de la course sera considéré comme ayant été donné à la fin du premier tour de formation.

9 - Arrêt d'une course

S'il devait être nécessaire d'arrêter une course ou des essais, des feux rouges seront allumés sur la ligne de départ et des drapeaux rouges seront présentés sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires de piste autour du circuit.

C'est le signal pour tous les Pilotes de cesser de rouler à des vitesses de course, de ralentir à une allure raisonnable et sûre et de retourner vers la zone de la grille de départ qui deviendra automatiquement une zone de Parc Fermé.

Les voitures ne peuvent pas entrer dans les stands tant qu'elles n'ont pas reçu l'ordre de le faire. Les interventions sur les voitures déjà dans les stands doivent cesser lorsqu'une course est arrêtée.

Cas A – Moins de deux tours effectués par le Pilote en tête de la course
La course est nulle et non avenue. Le nouveau départ de la course sera donné depuis les positions sur la grille d'origine. Les Concurrents dans l'incapacité de prendre le nouveau départ pourront être remplacés par des Pilotes de réserve qui prendront le départ depuis l'arrière de la grille dans l'ordre de réserve. Les intervalles sur la grille ne devront pas être comblés. La longueur de la nouvelle course sera déterminée par le directeur d'épreuve **et prendra en considération les exigences des voitures en matière de carburant.**

Cas B - Plus de deux tours mais moins de 75 % de la distance de course

racing lap. Where the pit exit is immediately before the Line, cars will join the race as soon as the whole field has crossed the Line after the start.

The approach of the start will be announced by signalling boards shown ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and thirty seconds before the start. These boards will be accompanied by an audible warning and will have the following meanings:

- a) Five-minute board: beginning of the countdown (in addition, the tyres may not be changed on the grid once this board has been displayed).
- b) Three-minute board.
- c) One-minute board: Any work being undertaken on the car must cease. Engines will be started with Drivers sitting in their cars. Team technical staff must then leave the grid.
- d) Thirty-second board: 30 seconds after this board, a green flag will be shown at the front of the grid whereupon the cars will begin a formation lap, maintaining their starting order with the pole position Driver leading. During this formation lap, practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as possible. Passing is allowed only in order to maintain formation.

Any Driver who is unable to start the formation lap must signal this (by raising his arm). After all the other cars have started their formation lap, his mechanics may push the car on the track to start the engine under the supervision of the marshals. The car may then start its formation lap but is forbidden to pass any other moving car. If it will not start after a single attempt, it must be pushed to the pit entrance or into the pit lane (as specified by the race director at the Drivers' briefing) where the mechanics may attempt to start it.

The cars will be preceded by a Pace Car and followed by an intervention vehicle. At the end of the formation lap (or, where applicable, at the end of the last formation lap), the Pace Car will withdraw before reaching the Line and at that moment, the car in pole position must drive at the same speed and the other cars must maintain their position until the start signal is given. Cars may accelerate as soon as the lights are switched off, but may not overtake until they have crossed the Line.

At the end of the formation lap, if the conditions so require, the race director will order the Pace Car to carry out one or more additional formation laps. Should such an additional formation lap be carried out, the start of the race will be considered to have been given at the end of the first formation lap.

9 - Stopping of a race

Should it be necessary to stop any race or practice session, red lights will be switched on at the start line and red flags will be shown at the start line and at all marshal posts around the circuit.

This is the signal for all Drivers to cease driving at racing speeds, to slow to a safe and reasonable pace and to return to the starting grid area, which will automatically become a Parc Fermé area.

Cars may not enter the pits unless directed to do so. Work on cars already in the pits must cease when a race is stopped.

Case A - Fewer than two laps completed by the race leader
The race will be null and void. It will restart from the original grid positions. Competitors unable to take the restart may be replaced by reserves, who will start from the back of the grid in reserve order. Gaps on the grid will not be closed up. The length of the restarted race will be determined by the race director **and will take into consideration the fuel requirements of the cars.**

Case B - More than two laps but less than 75% of the scheduled race

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

prévues effectuées par le Pilote en tête de la course

Un nouveau départ de la course sera donné depuis une grille déterminée par l'ordre d'arrivée de la partie 1. Les résultats de la course seront l'ordre d'arrivée à l'issue de la partie 2. La longueur de la nouvelle course sera déterminée par le directeur d'épreuve.

Toute course arrêtée après que le Pilote en tête a effectué 75 % de la distance de course prévue peut être considérée comme terminée à moins que le directeur d'épreuve ne juge approprié de donner un nouveau départ.

La voiture de sécurité peut être déployée conformément à l'Article 2.19 de l'Annexe H de la FIA.

10 - Classement des courses

Les points seront attribués pour le classement combiné général des Courses 1 et 2 selon le tableau ci-dessous.

Le classement provisoire du Championnat doit être affiché par les organisateurs sur le panneau officiel avant le début de chaque Compétition.

Afin de compter pour le classement, les résultats d'une Compétition doivent comporter :

- A) un classement combiné général des résultats des deux courses ;
B) un classement combiné des deux courses par classe, y compris les Pilotes n'ayant pas terminé la course et ceux ayant été exclus.

Les points seront attribués comme suit :

- Pour les classes comprenant 4 partants ou plus :

1er	9 points
2e	6 points
3e	4 points
4e	3 points
5e	2 points
6e	1 point

- Pour les classes comprenant 3 partants :

1er	6 points
2e	3 points
3e	1 point

- Pour les classes comprenant 2 partants :

1er	4 points
2e	1 point

- Pour les classes comprenant un seul partant, 1 point.

Par partant, il faut entendre un Pilote s'étant qualifié pour et ayant pris le départ de la course. Pour être classés, les Pilotes doivent parcourir 75 % de la distance couverte par le vainqueur général.

En cas d'ex aequo dans une course comptant pour le Championnat, il est attribué à chacun des Pilotes ainsi classés un nombre de points égal à la moyenne arithmétique, arrétée à la première décimale, des points correspondant aux places qu'ils auraient occupées s'ils avaient été classés à la suite les uns des autres.

Les trophées seront remis par Masters aux trois premiers de chaque classe du Championnat lors de chaque Compétition sur la base du classement général des deux courses, en partant du principe qu'il y a trois engagements ou plus pour chaque classe lors de la Compétition.

Les horaires de la remise des prix pour chaque classe seront indiqués dans le Masters Drivers Club lors de chaque Compétition – la participation de tous les Concurrents est obligatoire.

11 - Classement final du Championnat

Pour le classement final du Championnat, les résultats de toutes les Compétitions qualificatives organisées seront pris en compte.

A la fin de la saison, il y aura deux vainqueurs du Championnat. Le premier vainqueur sera celui qui aura marqué le plus grand nombre de points dans les classes sans effet de sol (Classes Jackie Stewart et Emerson Fittipaldi). Le second vainqueur sera celui qui aura marqué le plus grand nombre de points dans les classes à effet de sol et à fond plat (Classes Patrick Head et Niki Lauda).

distance completed by the race leader

The race will restart from a grid determined by the finishing order of part 1. The results of the race will be the finishing order at the end of part 2. The length of the restarted race will be determined by the race director.

Any race stopped after the leader has completed 75% of the scheduled race distance may be considered to have finished, unless the race director deems it appropriate to restart.

The safety car may be brought into operation in line with FIA Appendix H, Article 2.19.

10 - Race classification

Points will be awarded for the overall combined classification of Race 1 and Race 2 as per the table below.

The provisional classification of the Championship must be posted by the organisers on the official notice board prior to the beginning of each Competition.

In order to count for the classification, the results of a Competition must include:

- A) an overall combined classification of results over both races.
B) a combined classification over both races per class, including non-finishers and exclusions.

Points will be awarded as follows:

- For classes with 4 or more starters in the class:

1st	9 points
2nd	6 points
3rd	4 points
4th	3 points
5th	2 points
6th	1 point

- For classes with 3 starters:

1st	6 points
2nd	3 points
3rd	1 point

- For classes with 2 starters:

1st	4 points
2nd	1 point

- For classes with 1 starter, 1 point.

A starter is a Driver who has qualified and started in the race. Drivers must complete 75% of the distance covered by the overall winner in order to be classified.

Should there be a dead-heat in any race counting for the Championship, each of the Drivers so classified is attributed a number of points equal to the arithmetical average, taken to one decimal place, of the points corresponding to the places which they would have occupied if they had been classified one after another.

Trophies will be presented by Masters to the 1st, 2nd and 3rd in each Championship class at each Competition, based on the overall classification from both races, assuming there are 3 or more entries for each specific class at that Competition.

Class prize-giving times will be publicised in the Masters Drivers Club during each Competition – attendance is mandatory for all Competitors.

11 - Final classification of the Championship

For the final classification of the Championship, the results of all the qualifying Competitions that have taken place will be taken into account.

At the end of the season, there will be two winners of the Championship. The first winner will be the top points scorer in the non-ground effect classes (Jackie Stewart and Emerson Fittipaldi Classes). The second winner will be the top points scorer in the ground effect and flat bottomed classes (Patrick Head and Niki Lauda Classes).

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

En cas d'ex æquo, l'avantage ira au Pilote de la voiture la plus ancienne (la Commission du Sport Automobile Historique tranchera toute contestation).

S'il s'avère que les voitures ont été construites la même année, les Pilotes concernés seront déclarés ex æquo. L'avantage sera donné aussi au Pilote ayant conduit une seule et même voiture pendant toute la saison.

La FIA pourra ne pas attribuer de titre en cas d'insuffisance de performance. Sera déclaré vainqueur au classement général du Championnat le Pilote ayant obtenu le plus grand nombre de points dans les conditions prévues pour ce Championnat.

12- Code de conduite et pénalités

Les Concurrents qui souhaitent contester l'admissibilité d'une autre voiture ou la conduite d'un autre Concurrent doivent noter que toutes les réclamations doivent être déposées dans les 30 minutes suivant la publication des résultats de la course et conformément à l'Article 13.4 du Code. En conséquence, tous les Concurrents doivent demeurer joignables et sur le circuit pendant cette période, aux fins de mener une enquête sur toute infraction sportive ou technique.

Les pénalités indiquées ci-après couvrent les infractions au règlement les plus communes ; toute circonstance atténuante ou aggravante pourra être prise en considération avant de décider des pénalités finales pouvant être appliquées par les commissaires sportifs. Les commissaires sportifs, d'eux-mêmes ou sur proposition du directeur d'épreuve, peuvent se prononcer sur tout point non couvert dans le Règlement et appliquer des pénalités conformément aux critères du Code, du Règlement du Championnat et du Règlement Particulier.

Le système de numérotation CC fait référence à une infraction au «Code de Conduite».

Comportement hors piste : Tout incident hors piste, impliquant notamment toute forme de comportement abusif, sera considéré avec le plus grand sérieux et signalé aux commissaires sportifs.

La liste des pénalités ci-dessous n'est pas exhaustive. Les commissaires sportifs ont toute autorité concernant les pénalités à infliger.

In case of a dead-heat for either class, the Driver of the older car will always take precedence (the Historic Motor Sport Commission will settle any disputes).

Should the cars prove to be of the same year of construction, a tie will be declared between the Drivers concerned. Precedence will also be given to Drivers who have driven one car throughout the season.

The FIA may decline to award either title in case of insufficient performance. The overall winner of the Championship will be the Driver who has scored the greatest number of points under the conditions set for this Championship.

12 - Code of conduct and penalties

Competitors who wish to protest another car's eligibility, or another Competitor's driving should note that all protests must be lodged within 30 minutes of the time of the publication of the results of that race and in accordance with Article 13.4 of the Code. As a consequence, all Competitors are required to remain contactable and at the circuit, during that time for investigation of any sporting or technical infringements.

The penalties shown below cover the most common breaches of Regulations. These are «datum» penalties; mitigating or aggravating factors may be taken into account before deciding final penalties which may be applied by the stewards. The stewards, either themselves or upon the proposal of the race director, may decide on any point which is not provided for in the Regulations and apply penalties in conformity with the criteria of the Code, the Championship Regulations and of the Supplementary Regulations.

The CC numbering system shown refers to «Code of Conduct» offence.

Off track behaviour: Any off track incidents, particularly involving any form of abusive behaviour, will be regarded with the utmost seriousness and the will be passed to the stewards.

The following list of penalties is not exhaustive. The stewards have overall authority concerning the penalties imposed.

INFRACTION	PENALITE
CC1 Non-respect de la signalisation par drapeaux	<u>Essais:</u> (1) Annulation du temps de qualification le plus rapide (2) Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille (3) Exclusion possible <u>Course:</u> (1) Pénalité de passage par la voie des stands (2) Pénalité en temps de 60 secondes (3) Exclusion possible
CC2 Les quatre roues en dehors des lignes de démarcation de la piste	<u>Essais & Course:</u> (1) Erreur du Pilote (2) Drapeau d'avertissement noir et blanc (3) Pénalité en temps de 5 secondes (4) Pénalité en temps de 30 secondes (5) Exclusion possible

INFRINGEMENT	PENALTY
CC1 Failing to comply with flag signals	<u>Practice:</u> (1) Fastest qualifying time disallowed (2) All qualifying times disallowed – Start at back of grid (3) Possible exclusion <u>Race:</u> (1) Drive through penalty (2) Time penalty of 60 seconds (3) Possible exclusion
CC2 All four wheels outside the track boundary markings	<u>Practice and Race:</u> (1) Mistake by the Driver (2) Black and White warning flag (3) A 5 second penalty added to the race time (4) A further 30 second penalty added (5) Possible exclusion

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

INFRACTION		PENALITE	INFRINGEMENT		PENALTY
CC3	Dépassement avant la ligne de départ (départ lancé)	Pénalité de passage par la voie des stands	CC3	Overtaking before start line (rolling start)	Drive through penalty
CC4	Intervention sur la voiture après que la grille est dégagée (après que le panneau 1 minute est montré)	Pénalité de passage par la voie des stands	CC4	Working on car after grid is cleared (after the 1 minute board is shown)	Drive through penalty
CC5	Dépassement de la limite de vitesse dans la voie des stands, marche arrière ou blocage dans la voie des stands	<u>Essais – infractions de moins de 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse:</u> (1) Annulation du temps de qualification le plus rapide (2) Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille (3) Exclusion possible de la course suivante	CC5	Exceeding pit lane speed limit, reversing or blocking in pit lane	<u>Practice – offences less than 20kph over limit:</u> (1) Fastest qualifying time disallowed (2) All qualifying times disallowed – start at back of grid (3) Possible exclusion from the following race
		<u>Essais – infractions de plus de 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse:</u> (1) Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille (2) Exclusion possible de la course suivante			<u>Practice – offences more than 20kph over speed limit:</u> (1) All qualifying times disallowed – start at back of grid (2) Possible exclusion from the following race
		<u>Course - infractions de moins de 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse:</u> (1) Pénalité de Stop and Go (2) Pénalité en temps de 60 secondes (3) Exclusion de la course			<u>Race - offences less than 20kph over limit:</u> (1) Stop and go penalty (2) Time penalty of 60 seconds (3) Excluded from the race
		<u>Course - infractions de plus de 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse:</u> (1) Pénalité en temps de 60 secondes (2) Exclusion de la course			<u>Race - offences more than 20kph over limit:</u> (1) Time penalty of 60 seconds (2) Excluded from the race
CC6	Chronométrage ou durée de l'arrêt aux stands non conforme au Règlement Particulier	<u>Course:</u> Pénalité de Stop and Go équivalent à la durée manquante. Pour les infractions découvertes lors des 5 derniers tours / 5 dernières minutes de la course, une pénalité en temps équivalente à une pénalité de stop & go jusqu'à un maximum de 120 secondes.	CC6	Pit stop timing or duration not in accordance with Supplementary Regulations	<u>Race:</u> Stop & go penalty of the time missed For infringements discovered in the final 5 laps / 5 minutes of the race, a time penalty of the equivalent stop & go penalty time up to a maximum of 120 seconds

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

INFRACTION		PENALITE	INFRINGEMENT		PENALTY
CC7	Non-respect des panneaux de pénalité de passage par la voie des stands, du drapeau noir ou noir/orange	<u>Essais:</u> Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille si la capacité le permet (priorité donnée aux Pilotes de réserve) <u>Course:</u> Exclusion de la course	CC7	Ignoring drive through penalty boards, black or black/orange flag	<u>Practice:</u> All qualifying times disallowed – Start at back of grid if space permits (reserves will take precedent) <u>Race:</u> Excluded from the race
CC8	Voiture abandonnée sur le circuit non laissée au point mort ou volant de direction enlevé ou autre comportement empêchant les commissaires de piste de déplacer la voiture	<u>Essais :</u> Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille <u>Course:</u> Amende de £250 (ou somme équivalente en €)	CC8	Car abandoned on circuit not left in neutral or steering wheel removed or otherwise hindering marshals to move the car	<u>Practice:</u> All qualifying times disallowed – Start at back of grid <u>Race:</u> Fine of £250 (or € equivalent)
CC9	Procédure de ravitaillement non conforme au Règlement Particulier	<u>Essais:</u> Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille <u>Course:</u> (1) Pénalité en temps de 60 secondes (2) Exclusion possible	CC9	Refuelling procedure not in accordance with Supplementary Regulations	<u>Practice:</u> All qualifying times disallowed – Start at back of grid <u>Race:</u> (1) Time penalty of 60 seconds (2) Possible exclusion
CC10	Non-respect des signaux de sortie des stands ou franchissement de la ligne de sortie de la voie des stands	<u>Essais:</u> (1) Annulation du temps de qualification le plus rapide (2) Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille (3) Exclusion possible de la course suivante <u>Course:</u> (1) Pénalité de Stop and Go (2) Pénalité en temps de 60 secondes (3) Exclusion de la course	CC10	Not complying with pit exit signals or crossing pit lane exit line	<u>Practice:</u> (1) Fastest qualifying time disallowed (2) All qualifying times disallowed – Start at back of grid (3) Excluded from the following race <u>Race:</u> (1) Stop and Go penalty (2) Time penalty of 60 seconds (3) Excluded from the race
CC11	Désobéissance aux instructions des officiels, y compris retrait de la voiture du Parc Fermé	<u>Essais:</u> Annulation de tous les temps de qualification – Départ du fond de la grille <u>Course:</u> Exclusion de la course	CC11	Disobeying official's instructions including removal of car from Parc Ferme	<u>Practice:</u> All qualifying times disallowed – Start at back of grid <u>Race:</u> Excluded from the race
CC12	Non-participation au briefing des Pilotes	Amende de €125	CC12	Failure to attend the Driver's briefing	€125 fine

Note : (1) = première infraction ; (2) = seconde infraction; (3) = troisième infraction

Note : (1) = first infringement; (2) = second infringement; (3) = third infringement

En outre, les commissaires sportifs, d'eux-mêmes ou sur proposition du directeur d'épreuve, pourront prendre une décision sur tout point non prévu par le Règlement et appliquer des pénalités conformément aux critères du Code, du Règlement du Championnat et du Règlement Particulier.

Moreover, the stewards either themselves or upon the proposal of the race director, may decide on any point which is not provided for in the Regulations and apply penalties in conformity with the criteria of the Code, of the Championship Regulations and of the Supplementary Regulation.

13 - Conditions Générales relatives aux Concurrents

i) Lors de la Compétition, les Concurrents doivent s'assurer que leur voiture est exposée au regard des spectateurs lorsque cela est

13 - General Conditions for Competitors

i) During the course of the Competition, Competitors must ensure that their cars are in full view of spectators whenever reasonably possible.

REGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT HISTORIQUE MASTERS DE FORMULE UN DE LA FIA
SPORTING REGULATIONS OF THE FIA MASTERS HISTORIC FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

raisonnablement possible.

ii) Les Concurrents doivent s'assurer que leur voiture est parfaitement exposée dans la voie des stands ou à tout autre endroit et au moment précisés par le directeur d'épreuve ou l'organisateur, afin que les voitures puissent être vues lors du «bain de foule sur la voie des stands». Une dérogation à cette règle ne pourra être accordée que sur demande directe adressée à l'opérateur du Championnat ou au directeur d'épreuve. En outre, des «storyboards» doivent être affichés tout au long de la Compétition.

iii) Pendant le «bain de foule sur la voie des stands» ou les heures d'accès de la presse et du public, les Pilotes doivent être présents et vêtus de leur combinaison de course ou tenue appropriée.

iv) Les premier, deuxième et troisième Pilotes de chaque course doivent être présents à la cérémonie de podium.

v) Les décalcomanies de commanditaires de la Compétition ou de course doivent être clairement affichés, mais ils ne peuvent être affichés que lors de la Compétition à laquelle ils sont liés.

vi) A tout moment, les Concurrents doivent respecter la bonne réputation du Championnat et se conduire de façon à ne pas amener de discrédit au Masters Historic Racing Ltd ou à la FIA.

vii) Dans le cas où un commanditaire général pour le Championnat est trouvé, les Concurrents doivent mettre à disposition un espace (dont la taille sera notifiée) sur les plaques d'extrémité des ailes arrière et avant pour les décalcomanies du commanditaire du Championnat. Ces décalcomanies doivent être affichées à tout moment pendant les périodes d'essais et les courses.

14 - Procédure pour la remise des récompenses sur le podium

Il y aura deux podiums lors de chaque Compétition.

Le premier podium sera réservé aux trois premiers Pilotes des classes à effet de sol et à fond plat. Le second podium sera réservé aux trois meilleurs Pilotes des classes sans effet de sol. Tous les Pilotes se rassembleront à l'entrée du podium immédiatement à l'issue de la course.

Les deux podiums pourront avoir lieu simultanément.

Le speaker présente la cérémonie comme suit :

«- La remise des récompenses pour la Manche X du Championnat Historique Masters de Formule Un de la FIA.»

«- La personne qui remet les récompenses est : nom et titre de la personne.»

«- Troisième des classes à effet de sol et à fond plat – de x pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Pilote.»

«- Deuxième des classes à effet de sol et à fond plat – de y pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Pilote.»

«- Premier des classes à effet de sol et à fond plat – de z pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Pilote.»

Hymne du pays du Pilote vainqueur.

Remise du trophée au Pilote arrivé troisième.

Remise du trophée au Pilote arrivé deuxième.

Remise du trophée au Pilote arrivé premier.

«- Troisième des classes sans effet de sol – de x pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Pilote.»

«- Deuxième des classes sans effet de sol – de y pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Pilote.»

«- Premier des classes sans effet de sol – de z pays, au volant de sa voiture marque et numéro, nom du Pilote.»

Hymne du pays du Pilote vainqueur.

Remise du trophée au Pilote arrivé troisième.

Remise du trophée au Pilote arrivé deuxième.

Remise du trophée au Pilote arrivé premier.

ii) Competitors must ensure that their car is fully on display in the pit lane or other designated area at a time specified by the race director or organiser, to allow the cars to be seen during the «Pit Lane Walkabout». This regulation may only be waived by direct application to the championship operator or race director. In addition, «story boards» must be displayed throughout the Competition.

iii) During the «Pit Lane Walkabout» or other public or press access times, Drivers must be present and dressed in race overalls or appropriate apparel.

iv) The first, second and third Driver in each race must attend the podium ceremony.

v) Competition or race sponsors' decals must be clearly displayed on cars, but only during the Competition to which they relate.

vi) Competitors must respect at all times the good standing of the Championship and conduct themselves in such a manner as not to bring Masters Historic Racing Ltd or the FIA into disrepute at any time.

vii) In the event that an overall sponsor for the Championship is secured, Competitors must make available an area (of a size to be advised) on the front and rear wing end plates for the display of the Championship sponsor's decals. These decals must be displayed at all times during practice sessions and races.

14 - Podium presentation procedure

There will be two podiums at each Competition.

The first podium will be for the top three Drivers in the ground effect and flat bottomed classes. The second podium will be for the top three Drivers in the non-ground effect classes. All Drivers will assemble at the podium entrance immediately after the end of each race.

Both podiums may take place simultaneously.

The speaker announces the ceremony as:

«- The awards presentation for Round X of the FIA Masters Historic Formula One Championship.»

«- Presenting the awards is: *name and title of person.*»

«- Third place in the ground effect and flat bottomed classes – from x country, driving his car *make and number, Driver's name.*»

«- Second place in the ground effect and flat bottomed classes – from y country, driving his car *make and number, Driver's name.*»

«- First place in the ground effect and flat bottomed classes – from z country, driving his car *make and number, Driver's name.*»

Anthem of the country of the winning Driver.

Trophy presented to the third placed Driver.

Trophy presented to the second placed Driver.

Trophy presented to the first placed Driver.

«- Third place in the non-ground effect classes – from x country, driving his car *make and number, Driver's name.*»

«- Second place in the non-ground effect classes – from y country, driving his car *make and number, Driver's name.*»

«- First place in the non-ground effect classes – from z country, driving his car *make and number, Driver's name.*»

Anthem of the country of the winning Driver.

Trophy presented to the third placed Driver.

Trophy presented to the second placed Driver.

Trophy presented to the first placed Driver.